

Il Presidente propone la trattazione dell'argomento iscritto al n. 64 O.d.G.: "Ordine del giorno presentato dal Sindaco avente per oggetto: avvio delle procedure per la stipula di un accordo di Programma per il potenziamento del polo di interscambio modale della stazione di Bergamo, in correlazione con la rigenerazione urbana delle vicine aree ferroviarie dismesse".

(Entra in aula il consigliere Ribolla; sono presenti n. 31 consiglieri).

ASSESSORE VALESINI:

Con l'ordine del giorno di oggi si dà avvio ad un importante accordo di programma. Mi viene da dire, senza spero peccare di enfasi, forse il più importante accordo di programma di questi ultimi decenni per la nostra città per rilevanza dei temi infrastrutturali, insediativi, ambientali, che lo caratterizzano e direi anche per la dimensione degli investimenti, la gran parte dei quali per il perimetro del polo intermodale di natura pubblica, che arrivano a sfiorare, in forma diretta e indiretta, quasi 400 milioni di euro; arriviamo a questo importo sommando gli 80 milioni del TRB, i 50 milioni per la stazione europea, i 50 milioni per il PRG, 140 milioni per la TEB e via dicendo. Ovviamente investimenti che riguardano infrastrutture, collegamenti che vanno ben oltre la dimensione dello scalo, ma che nello scalo trovano sicuramente un loro fondamentale epicentro.

Si è arrivati all'avvio di questo accordo dopo un intenso lavoro di questi ultimi anni. Un lavoro direi fondamentale e anche lungimirante da questo punto di vista. Tutto ha avuto avvio, se ricorderete, con il protocollo nel 2017, la cui predisposizione è nata però nell'anno precedente, in un momento in cui forse qualcuno guardava con un certo scetticismo il fatto di riproporre al centro del dibattito urbanistico, e più generale pubblico della città il tema dello scalo ferroviario, dopo essere usciti da anni di completa inattività, dopo lo scioglimento della società Porta sud, e dopo anche la crisi di natura economica-finanziaria che ha investito in modo significativo questo tipo di trasformazione urbana.

Credo che invece la scelta lungimirante dell'Amministrazione e anche dei nostri interlocutori, Sistemi urbani, RFI, Provincia, che ha portato a quel protocollo, si sia dimostrata quanto mai tempestiva, visto poi il modo in cui le cose sono evolute, con purtroppo una tragedia collettiva qual è stata quella della pandemia, ma che ha portato poi, nella necessaria ricostruzione, ad investimenti importanti con il progetto e con il piano del PNRR che ha molto a che fare proprio costituzionalmente nelle scelte anche del Governo, e credo dell'Europa, nel finanziare progetti di questa natura con questi importanti finanziamenti.

Vista la rilevanza dell'argomento, ho ritenuto necessario riesplorare a tutto il Consiglio, con l'aiuto di queste *slide*, questi antefatti, e anche dar conto dello stato dell'arte, cioè del lavoro che si sta svolgendo in questi ultimi mesi, e anche di come attraverso poi l'accordo di programma, proprio in conseguenza dei tempi dettati dal Piano nazionale, dal PNRR, saremo chiamati tutti quanti, quindi sia parte politica che parte tecnica, ad un lavoro davvero eccezionale in termini di accelerazione per tempi, procedura, atti e scelte politiche amministrative che dovremo fare nel prossimo anno e mezzo.

Ricorderete tutti, noi di fatto ci eravamo lasciati proprio con questo importante passaggio, cioè con la presentazione del *masterplan* nel 2019, *masterplan* che era stato elaborato da un gruppo privato, il gruppo Vitali, che era stato individuato proprio a fronte del protocollo che abbiamo sottoscritto nel 2017 attraverso

una gara di evidenza pubblica promossa dalla proprietà della maggior parte delle aree dello scalo ferroviario, cioè Sistemi urbani. Questo protocollo dava mandato a questo soggetto economico di elaborare un *masterplan*, è stato, se vi ricorderete, messo insieme un raggruppamento di professionisti, e accompagnato la fase di progettazione attraverso una serie di incontri, quindi come primo percorso di partecipazione, sia con i quartieri interessati che con i diversi *stakeholder*.

In queste *slide* si riassumono questi incontri, che portarono alla conclusione del progetto stesso presentato, se vi ricorderete, a Palazzo della Ragione nella primavera del 2019 con questa mostra inaugurata anche alla presenza degli allora candidati sindaci.

La proposta del *masterplan*, come probabilmente ricorderete, si incentra su tre polarità fondamentali nell'immaginare la riqualificazione dell'intero scalo.

Il primo polo, che è quello oggetto dell'avvio dell'accordo stesso che è quello del polo intermodale, un'intermodalità che in termini di potenzialità è oggi già in essere, ma che ha bisogno di essere maggiormente integrata rispetto allo stato attuale, notevolmente potenziata per i margini di crescita in termini anche di mobilità nelle sue diverse declinazioni che si rendono possibili.

Al polo intermodale si associava in questo ridisegno il polo scolastico, quello del campo scolastico, anche qui lavorando già su una condizione esistente, quello del *campus* degli istituti scolastici in viale Europa, che però ha bisogno di essere completamente ripensata e riaggiornata anche con dei margini di efficientamento sia gestionale, che di natura ambientale, molto significativi. Infine, con la terza gamba, così l'avevamo definita, del polo sanitario, data la presenza di un'importante clinica.

Il *masterplan* aveva già evidenziato quelli che sono gli interventi infrastrutturali sia legato al trasporto su ferro che su gomma, e all'interrelazione fra questi sistemi - lo vediamo in questa *slide* - con la principale novità data dal collegamento viabilistico est-ovest che si stacca da via Carnovali, via San Giovanni Bosco, arrivando a collegarsi all'altezza degli ex magazzini generali, e quindi di via Piatti, andando a risolvere un problema viabilistico che ha attraversato dal secondo dopoguerra, e ha fortemente condizionato probabilmente anche lo sviluppo della città dal dopoguerra ad oggi, realizzazione di intervento viabilistico che ha come conseguenza positiva il fatto di andare a sgravare invece l'attuale e unico attraversamento in queste direttrici che è quello di via Bonomelli e via Bono. Poi ovviamente il collega Zenoni, se vorrà, meglio di me potrà spiegarlo e soffermarsi ulteriormente.

A questo importante intervento viabilistico viene associato anche un altro spostamento che ovviamente è connesso a questo disegno della maglia viabilistica cittadina, che è lo spostamento delle pensiline delle autolinee a sud dei binari in questa posizione, con la realizzazione, sempre a sud dei binari, di un'importante, anche per capienza, parcheggio di attestazione.

Il progetto prevedeva, l'abbiamo visto anche qui, anche un ridisegno della stazione, che diventava già in questa idea progettuale il primo grande elemento di ricucitura della cesura nata con la ferrovia stessa, immaginando una stazione a ponte, realizzata sopra gli stessi binari e connessa con l'altra stazione, che è quella della TEB, visto anche gli sviluppi che coinvolgono questa linea tranviaria, con la realizzazione della T2, e quindi la necessità anche di pensare ad una stazione all'altezza di questo volume di utenza.

Il progetto. Qui vediamo un'altra scheda di quel *masterplan* che spiega il sistema che ho descritto, quindi con la ferrovia, il TPL che viene spostato a sud, una parte di TPL rimane in questo schema anche a nord, quella parte che ha più una dimensione di servizio a scala urbana rispetto a quella sud che invece guarda ad un bacino più di dimensione provinciale, la linea TEB, e a questo schema va aggiunta, proprio per le novità

recenti delle candidature del PNRR, anche la fermata del BRT, questa importante linea che va a collegare Bergamo con Dalmine su un progetto che adesso credo che voi tutti conoscete, sulla quale quindi non mi voglio soffermare. Questo è quello a cui eravamo arrivati nella mostra del 2019.

Tutto questo oggi fa un salto in avanti, innanzitutto andando a definire con maggior precisione quelle che sono oggi le aree oggetto di questo accordo, delle aree che, essendo all'avvio di un procedimento di questo genere, non devono essere prese come prescrittive e vincolanti, ma potranno subire nel corso di questo percorso anche delle modifiche, ma che indicativamente sono riportate in questo retino tratteggiato di colore rosso, quindi come vedete l'accordo di programma oggi investe in modo particolare le aree dello scalo ferroviario in senso stretto, lasciando fuori quindi quelle aree invece di proprietà privata che sono quelle in color ocra e in color viola, oltre ovviamente a tutta la parte a sud della clinica e del polo scolastico.

Come dicevo, in questi ultimi mesi, direi quest'ultimo anno, c'è stata, in conseguenza dei finanziamenti che ricordavo, un'accelerazione sul disegno e sull'impianto del *masterplan*, concentrandosi in modo particolare sull'area dell'intermodalità e ancor più in dettaglio sulla stazione europea. Un lavoro che ha visto un tavolo tecnico composto da Comune, RFI in modo particolare, Sistemi urbani, TEB e agenzia di TPL, con gli estensori anche e il raggruppamento di professionisti coinvolto dal gruppo Vitali, nell'elaborazione della stazione europea. Oggi vi do quindi questi aggiornamenti partendo da questa vista assometrica, che è una vista di stato di fatto, faccio osservare, perché poi lo capiremo, le conseguenze anche rispetto ai ragionamenti che stiamo invece facendo nel nuovo progetto, i due fabbricati che affiancano il fabbricato centrale della stazione. Questa è invece una evoluzione, una proposta progettuale che però ha già degli elementi in termini di *layout*, cioè degli elementi fondativi del successivo progetto definitivo direi significativi, che si sta approfondendo in questi mesi, come dicevo, in modo particolare con RFI.

Si vede già un'idea che era presente del *masterplan*, cioè quello che era stato definito il Mirador, un tema che arrivava dall'architetto spagnolo Francisco Mangado, che era a capo del progetto che ha portato all'elaborazione del *masterplan*, di questo grande spazio pubblico e aperto che fa da cerniera tra gli sviluppi a sud e la città esistente a nord, sfruttando in un certo senso l'orografia, l'andamento del terreno dello scalo stesso, apre un affaccio verso l'asse ferdinando e come fondale quello di Città Alta.

Su questo grande spazio pubblico che sta alle spalle della stazione che tutti noi conosciamo e che viene conservata perché l'edificio è anche vincolato, si affacciano la nuova stazione ferroviaria, quindi una vera e propria stazione a ponte, e la galleria commerciale che, come sappiamo, accompagna oggi questi tipi di funzioni.

Qui vediamo le prime planimetrie. Faccio presente, questo progetto non va oggi letto puntualmente come se questo fosse il progetto architettonico ormai in fase definitiva, è semplicemente uno studio di fattibilità che avviene ancora in un ragionamento che ha scala urbanistica, che però delinea quelli che sono gli elementi su cui ci si sta concentrando e che lo caratterizzano.

Qui vediamo, per esempio, il livello del piano dei binari con l'allargamento delle banchine e dei marciapiedi e le risalite a questo nuovo suolo artificiale che abbiamo definito il Mirador, e si capisce già da questo che stiamo superando ovviamente il modello oggi esistente che si fonda invece sul sottopasso, visto anche le criticità che sappiamo caratterizzare quello stesso spazio per tutta una serie di ragioni.

Qui abbiamo invece uno schema delle proposte che si stanno approfondendo nella quota invece di questa nuova piazza. Queste nuove frecce stanno a indicare il rapporto che dovrà essere poi approfondito anche in sede di accordo di programma, in termini proprio di percorso, tra piazza Marconi e tutto ciò che si

svilupperà alle spalle della stazione stessa, e in modo particolare la nuova stazione TPL, e anche il parcheggio di attestazione, un parcheggio di grande dimensione perché se vogliamo favorire sempre di più la riduzione e l'impatto del traffico all'interno soprattutto del perimetro dell'ambito più centrale cittadino, dobbiamo cercare di dotarci anche di parcheggi che siano coerenti a questo scenario, e quindi il fatto di poter attestare a sud dei binari un'importante parcheggio ci sembra del tutto coerente a questo disegno.

Altro importante elemento che si sta approfondendo, grazie anche, lo vedremo nelle *slide* successive, agli sviluppi che stiamo portando avanti con TEB, con l'Agenzia TPL e con ATB Mobilità, è il collegamento con la stazione TEB per le ragioni che ho già ricordato.

Qui vediamo, non so se si capisce, la sezione e quindi le quote di questo nuovo suolo artificiale che si posiziona ad una quota di circa 8 metri di altezza rispetto al livello dei binari stessi. Qui abbiamo un predimensionamento delle superficie interessate dalla stazione europea, quindi da questo specifico ambito e perimetro che si aggirano intorno a 7.000 m², e qui ancora alcune immagini di questo sistema, delle modalità di risalita per arrivare alla quota che dicevo.

Faccio passare rapidamente, ripeto, perché sono schemi, devono essere presi soltanto per capire a che punto è arrivato il ragionamento e su che cosa si sta lavorando.

Mi soffermo su questa *slide* che invece ha a che fare con quello che dicevo all'inizio rispetto a ciò che ci dobbiamo preparare come amministratori, anche come consiglieri nel prossimo anno, in termini anche di decisioni da assumere, anche di valenza e di importanza del progetto che stiamo discutendo, questo è un cronoprogramma che ci è stato rappresentato di recente dalle stesse ferrovie, dal gruppo RFI, proprio per poter rispettare i tempi definiti dal finanziamento e dal PNRR, divisi tra gli interventi che riguardano la stazione e gli interventi che riguardano il PRG ferroviario, perché in realtà sono per RFI i due principali capitoli che investono l'area oggetto di questo accordo, quello della stazione è quello che vi ho appena mostrato, quello del PRG riguarda più la parte invece della rete ferroviaria in senso stretto. Per una città, lo ricordavano anche i dirigenti di RFI, che forse come poche, se non l'unica in questo momento anche sul territorio nazionale, vedrà nei prossimi anni investimenti sul sistema ferroviario di enorme dimensione economica, proporzionati soprattutto alla dimensione della città, che vanno anche, come sappiamo, oltre al tema del ridisegno della rete ferroviaria in corrispondenza della stazione stessa, e riguardano il collegamento con Orio, il collegamento con Montello-Ponte San Pietro e altri capitoli di spesa.

Qui il cronoprogramma si focalizza sugli interventi che più coinvolgono l'accordo di programma che stiamo avviando con l'ordine del giorno di oggi. Come vedete, il 2022, proprio in queste settimane, i prossimi mesi saranno fondamentali per arrivare a completare un progetto definitivo e dare avvio poi a tutto l'*iter* autorizzativo che coinvolgerà anche altri enti, dalle procedure di natura ambientale a quelle di tutela e salvaguardia nel rapporto con la Soprintendenza per gli edifici sottoposti a questi vincoli, per arrivare al 2023 a completare il progetto definitivo, e dare avvio anche a tutti gli appalti necessari che devono portare poi all'inizio del 2024 all'avvio dei cantieri che dovranno essere poi completati per il 2026. Quindi un cronoprogramma davvero molto, molto ambizioso, che chiama in causa tutti i soggetti e tutte le amministrazioni pubbliche in modo particolare, che dovranno concorrere a questo importante risultato.

Ricordavo prima che oltre alle considerazioni che vi ho illustrato, che hanno portato a questo studio di fattibilità sulla stazione ferroviaria, si stanno anche elaborando le progettazioni che riguarderanno invece la nuova stazione TEB che è già, per quanto riguarda anche qui la rete infrastrutturale, in fase di progettazione definitiva per la realizzazione della linea T2, progetto definitivo che dovrà essere consegnato per l'estate, e

che deve però anche confrontarsi e rapportarsi alla realizzazione del terminale, quindi della stazione stessa, stazione che però a sua volta si deve interfacciare, se vogliamo davvero parlare in senso più compiuto di intermodalità, con la stazione ferroviaria. Quindi, come vedete, un quadro molto articolato e molto complesso anche dal punto di vista tecnico e ingegneristico.

Qui ci sono le prime ipotesi con questa struttura ad esse, che dovrebbe quindi rimanere sulla stessa quota del nuovo terreno artificiale della stazione proprio per dare la continuità massima a dei flussi che si immaginano, rispetto ai dati dimensionali, ai circa 38.000 passaggi giorno di oggi, arriveranno probabilmente a raddoppiarsi proprio anche in conseguenza degli investimenti sulle linee che interessano la stazione.

Oltre, quindi, a questo ridisegno complessivo della stazione TEB, si deve anche approfondire e arrivare ad un progetto che ne sia pienamente corrente, a quello che ricordavo prima, cioè anche alla stazione BRT, all'arrivo della BRT che dovrebbe attestarsi proprio in questa posizione, e insieme alla BRT anche alla stazione TPL che guarda in questo caso, perché siamo a nord del fascio ferroviario, il servizio urbano e non di scala invece sovralocale. Il servizio di scala sovralocale invece viene portato a sud, e qui vediamo le prime ipotesi, sempre in una configurazione da studio di fattibilità, della stazione TPL a sud con le trenta banchine previste, il disegno di questa nuova configurazione di questa stazione e la modalità con cui la stazione stessa si rapporta anche alla nuova viabilità che abbiamo visto prima che va da via San Giovanni Bosco, da via Carnovali fino a via Piatti.

Qui abbiamo alcuni spaccati sonometrici, documenti che fanno capire il rapporto fra la stazione ferroviaria, la stazione TPL e la situazione TEB. Questi sono dei diagrammi, l'ho riportato solo per far capire il livello e l'articolazione dei ragionamenti di un progetto, ripeto, molto complesso da tanti punti di vista, i tempi di percorrenza che devono essere calcolati e di collegamento tra le diverse stazioni, tra i diversi sistemi, ed infine un paio di sezioni schematiche, come vedete prodotte da una società coinvolta dal gruppo ATB e dal gruppo TEB, per quanto riguarda ancora la stazione autolinee.

Credo in questo modo di aver dato quello che è, come dicevo all'inizio, lo stato dell'arte di questo progetto. Oggi l'avvio dell'accordo di programma ne dà un'accelerazione in più, dovremo cioè entrare in maniera ancora più dettagliata non soltanto sugli aspetti ingegneristici, ma anche sugli aspetti urbanistici anche di tutto ciò che sta intorno a questo polo intermodale ed è il lavoro che faremo nei prossimi mesi e sul quale ovviamente terremo aggiornato anche il Consiglio.

PRESIDENTE:

A questo ordine del giorno sono stati presentati tre ordini del giorno collegati, uno a firma della consigliera Pecce, uno a firma della consigliera Corbani e uno a firma del consigliere Bianchi. Do la parola alla consigliera Pecce per presentare il contenuto del suo ordine del giorno collegato.

CONSIGLIERA PECCE:

Il mio ordine del giorno è stato firmato da tutti i colleghi della Lega.

Questo ordine del giorno è stato scritto con un chiaro intento per coinvolgere il Consiglio comunale in un procedimento dove finora non ha avuto voce. Mi scuso per il linguaggio non tecnico del mio ordine del giorno, però credo che il contenuto sia sufficientemente chiaro.

Naturalmente avrei voluto inserire anche tutto il problema della carenza di informazione pregressa, perché noi questa sera abbiamo ascoltato la spiegazione dell'assessore Valesini, ma è un'informativa in sede di Consiglio mentre dobbiamo votare su questo ordine del giorno e l'ultima volta che si è sentito parlare di Porta Sud, di questo tema così vasto, importante, rigenerativo per la città, è stato prima delle elezioni del 2019, quindi questo Consiglio non è mai stato coinvolto.

L'ordine del giorno che si propone oggi segue le previsioni di quello che è l'art. 56 dello statuto comunale che prevede che il Sindaco o un suo delegato agisca in base a un ordine del giorno del Consiglio, e per fortuna è in questo modo che noi veniamo coinvolti. Noi dobbiamo dare mandato al Sindaco perché promuova le procedure per un accordo di programma che riguarda Porta Sud, in realtà si dovrebbero definire ambiti uno e due dell'UMI At_8.

Che cosa succede dopo di questo? Dopo che il Consiglio dà mandato? Una volta ottenuta la delega il Sindaco può promuovere l'*iter* per l'accordo di programma, per cui per quel che mi risulta sono previsti un collegio di vigilanza e una segreteria tecnica, cioè un aspetto politico e un aspetto tecnico. Nel tavolo tecnico dovrebbero sedere gli assessori Valesini e Zenoni, all'urbanistica e alla mobilità.

Qui si tratta di un tema del quale si sta dibattendo da tempi infiniti, perché se noi andiamo a guardare addirittura nel passato vediamo che i progetti su quello che noi definiamo stazione Porta Sud, eccetera, risalgono addirittura al 1947, quindi non soltanto a quando nacque la società Porta Sud, eccetera, ma molto, molto prima, e l'importanza di questo tema, del polo intermodale, della stazione di Bergamo e delle vicine aree ferroviarie dismesse che devono essere oggetto di rigenerazione urbana, riguardano tre dati: un miliardo di euro previsto come impiego economico, un milione di metri quadrati e dieci anni di lavoro. Ragazzi, non stiamo parlando di noccioline, stiamo parlando di qualcosa che sconvolge e speriamo rinnova in meglio una parte importantissima della città. La città si allarga, la città si rinnova, ma vediamo anche attraverso quali percorsi.

Anche nella relazione che ha fatto l'assessore Valesini il discorso si allarga al potenziamento delle infrastrutture, sono infrastrutture fortemente impattanti sulla città, come il collegamento con l'aeroporto di Orio al Serio e il raddoppio della Ponte San Pietro-Montello, ma nell'accordo di programma, se non sbaglio, è anche previsto il raddoppio della Bergamo-Treviglio, e se non sbaglio è previsto anche tutto quanto riguarda ciò che nasce per andare incontro ad una necessità dei cittadini, e quindi per dare un impatto meno negativo del rumore che può essere generato dal mezzo su ferro, e quindi parlo delle barriere antirumore, che però sono barriere che da 3,5 vanno a 7 metri e che io immagino viste da Città Alta sembreranno un muro di Berlino raddoppiato cento volte.

Nel complesso l'accordo di programma detterà un assetto profondamente diverso della città di cui determinerà il futuro. A questo punto ci sembra cogente, cioè è una cosa indispensabile sollecitare un confronto programmato per monitorare le fasi dell'accordo ed eventuali aggiornamenti. Perché? Perché quando il Consiglio dovesse seguire solo ed esclusivamente quello che è l'*iter* che ci si prospetta, quello obbligatorio, praticamente il Consiglio verrebbe chiamato soltanto per la ratifica, quindi scatola chiusa. Adesso noi diamo un mandato al Sindaco a scatola chiusa e poi ci ritroviamo la scatola chiusa quando dovremo ratificare, questo non è accettabile su un tema così vasto e importante. Non è possibile non avere

la possibilità di intervenire, perché ad un certo punto se si deve solo ratificare è troppo tardi. È giusto invece che in itinere si possa discutere, correggere e dare eventuali contributi. Anzi, dirò di più, sarebbe più logico che noi avessimo già ad oggi potuto dare eventuali contributi, calcolando che, essendo questo un ordine del giorno, noi non abbiamo fatto neanche una commissione, quindi è la prima volta che ne parliamo.

L'invito che faccio a nome mio e di tutti i colleghi della Lega è di prevedere un confronto programmato per monitorare le fasi dell'accordo, relazionando il punto a cui si è arrivati, con le previsioni, eccetera, e dando la possibilità di intervento in terza commissione o in Consiglio ogni due mesi fino alla stesura definitiva del *masterplan*.

Mi sembra il minimo e mi lamento perché finora c'è stato un coinvolgimento di questo Consiglio, in questa consiliatura del tutto assente.

CONSIGLERA CORBANI:

Nel presentare questo ordine del giorno, io non ripeto tutto il pregresso che è già stato riassunto innanzitutto dall'assessore Valesini, che ringrazio per la sua presentazione, e dallo stesso dispositivo dell'ordine del giorno del Sindaco, quindi cito solo una delle ultime tappe, che è quella della stesura e dell'invio alla Presidenza del Consiglio dei ministri nell'aprile del 2021 del progetto "Flagship Bergamo - condividere e costruire il futuro", e lo menziono perché è citato nell'ordine del giorno che ora presento.

Prima di passare al dispositivo, siccome effettivamente questa è la prima occasione in cui in questa consiliatura abbiamo potuto vedere in Consiglio comunale qualche elemento importante, e farci un'idea di questa grandissima operazione, e visto che poi saremo chiamati solo per la ratifica, volevo solo fare un paio di domande.

Innanzitutto sulla presentazione, quando l'assessore ha mostrato una planimetria dell'area coinvolta, ha detto che però potrà variare, non mi era chiaro con che criteri, indirizzi, se ci sono, perché immagino che possano variare all'interno di disposizioni che lo inquadrino, io non lo so.

Poi se mi era permesso fare un paio di osservazioni, auspici, visto che questo è il momento in cui si parla di questo e non se ne parlerà per un po', su alcuni punti che io spero siano tenuti molto in considerazione in questa importante trasformazione, quello delle infrastrutture, scalo ferroviario, interporto, connessione infrastrutturale tra le reti TEB e RFI, e superamento della barriera costituita dalla ferrovia dalla stazione ferroviaria che è questo problema storico della nostra città, non solo della nostra città a onore del vero.

Sulle connessioni infrastrutturali, per evitare che il progetto si sviluppi in una direzione che possa renderle impossibili in un futuro, mi piacerebbe che si potesse vigilare affinché questo non avvenisse.

Un altro auspicio che volevo fare era quello sul verde perché, non mi era chiaro, in quell'area è presente una grandissima area verde, mi piacerebbe che nello sviluppo di questo accordo di programma si stabilisse la permanenza di un'area di verde a terra che non sia inferiore a quella attuale.

Ci sono stati dei momenti di discussione pubblica nel 2019, più di uno sul *masterplan*, durante i quali a un certo punto era stato sottolineato che per il lungo abbandono dell'area sullo scalo ferroviario si erano sviluppati degli *habitat* di verde su cui si chiedeva eventualmente di indagare, di realizzare uno studio anche dell'impatto ambientale sulla biodiversità di questo progetto. Non so se era stato fatto, quindi approfittavo di questo momento per chiederlo.

Non voglio essere troppo lunga e siccome ci saranno altre occasioni per discutere di tutto questo, vengo a quello che richiedo nel mio ordine del giorno. Considerando l'importanza straordinaria di questa trasformazione e la procedura particolare di *governance* che verrà utilizzata, e che il Consiglio comunale sarà chiamato solo alla ratifica, si impegna il Sindaco ad attivarsi affinché sia reso pubblico anche nei suoi futuri sviluppi il *dossier* progetto Flagship, Bergamo condividere e costruire il futuro; ad informare periodicamente il Consiglio comunale, anche tramite la competente commissione, sugli sviluppi del progetto e a promuovere, a questo tenevamo, la creazione a cura di tutti gli enti sottoscrittori dell'accordo di programma un sito Internet dedicato che consenta ai cittadini di seguire nel tempo il progetto che porterà alla definitiva approvazione dell'accordo di programma.

CONSIGLIERE BIANCHI:

In questo ordine del giorno collegato mi sono limitato a chiedere la partecipazione anche degli ordini professionali, in particolare l'ordine degli architetti della provincia di Bergamo e l'ordine degli ingegneri della provincia di Bergamo, ai futuri confronti che ci saranno in itinere sino al completamento dei lavori, con una cadenza possibilmente programmata, mensile o bimestrale, oltre che l'eventuale partecipazione di associazioni e comitati in modo organizzato, in modo continuativo.

È di ogni evidenza che questo intervento andrà a impattare in maniera profonda nella città e nella vita quotidiana dei cittadini, quindi per questo, visto che i confronti che ci sono stati sinora in remoto, hanno dato il sentore ad alcuni di questi attori, quindi alla cittadinanza talvolta di non sentirsi completamente integrati, sarebbe auspicabile e saggio da parte del Sindaco anche di usufruire di quello che non è altro che un contributo a sua disposizione, impegnandosi però in un itinerario costante in questo senso.

CONSIGLIERE FACOETTI:

Più che entrare nel merito dell'ordine del giorno, io volevo fare un'eccezione preliminare perché c'è qualcosa che non riesco a capire. Nel testo del dispositivo di questo ordine del giorno si cita l'art. 56 dello statuto del Comune di Bergamo, dove il comma 2, gli accordi di programma, dice che il Sindaco agisce sulla base di un ordine del giorno del Consiglio che deve contenere gli indirizzi di massima per la partecipazione del Sindaco e dei suoi delegati al procedimento ai fini dell'approvazione dell'accordo di programma. Leggendo il deliberato di questo ordine del giorno, proprio nella parte finale, c'è scritto "dà mandato al Sindaco di promuovere, ai sensi dell'art. 56 del vigente statuto – quello che vi ho appena letto – e ferma restando la competenza e le prerogative che l'art. 34 del tuel, riserva al Sindaco, le procedure per la stipula di un accordo di programma, dando atto che il quadro generale dei partecipanti, in linea di massima costituito da Regione, Provincia, Comune, TEB e quant'altro, Ferrovie dello Stato, ferma restando la formale adesione rimessa agli organi deliberanti dei soggetti, e di ulteriori soggetti privati tenuti a progettare ed eseguire le opere pubbliche di particolare rilevanza nell'ambito dell'intervento sulla base di adeguato titolo di disponibilità delle aree all'interno del perimetro interessato, con la riserva di dare attuazione alle previsioni di cui all'art. 6 comma 6 bis, decreto, bla, bla, bla. Ma, scusi, l'interno di questo deliberato è assolutamente

vuoto, non c'è nessuna linea di indirizzo di massima che il Consiglio comunale dà al Sindaco, mi domando come si possa approvare un ordine del giorno di questo tipo dove sostanzialmente è una cambiale in bianco, perché non c'è nessun indirizzo che il Consiglio comunale dà al Sindaco.

PRESIDENTE:

Adesso facciamo intervenire e poi avrà la risposta.

CONSIGLIERA NESPOLI:

E' con un po' di emozione che ridiscutiamo questo ordine del giorno, perché prima chiacchierando con i colleghi di lista, la consigliera Zaccarelli diceva che addirittura le prime interlocuzioni erano partite con il suo papà sindaco, sentivo anche le date presentate da Valesini, e lascia emozione essere qua tutti seduti a distanza di tanto tempo ed essere molto vicini ad approvare questa sera l'accordo di programma. Quindi questa emozione consentiamocela un po' tutti, maggioranza e minoranza, tutte le istituzioni che si sono sedute intorno al tavolo, tutti i *partner* istituzionali che hanno lavorato, tutti coloro che l'hanno sollecitato, perché questa sarà forse l'opera che muterà più di tutte la nostra città. Forse il baricentro si sposterà un pochino verso porta sud, e si va verso un'opera estremamente contemporanea.

Si scelgono i trasporti tutti su ferro, si valorizza un'area che prima era molto degradata, e che separava buona parte di alcuni quartieri della città, quindi cucirà dei quartieri, e quindi troviamo l'approvazione di questo avvio a procedere alla stipula dell'accordo di programma un momento molto intenso.

Lasciatemi ringraziare tutti coloro che hanno partecipato, l'assessore Valesini che tutte le volte ci illustra questo progetto in maniera molto approfondita, sia attraverso le cartine, che tutte le progettualità e con tutti i *partner* che partecipano.

Noi di lista civica siamo estremamente contenti perché finalmente, da ciò che è stato presentato dall'assessore Valesini, si vedrà a breve l'avvio di questo progetto che rivoluzionerà la nostra città, che ci conetterà all'Europa, che ci conetterà in maniera sostenibile.

Condivido il pensiero della tutela del verde. Questa è un'area che è stata degradata per tanto tempo, verrà costituito tutto questo polo intermodale di trasporto e un polo scolastico.

Lasciatemi anche sottolineare il grande valore del fatto che tutte le istituzioni hanno fatto rete, sono stati stanziati 50 milioni di euro da parte del ministero, arriveranno con il progetto del PNRR, quindi bene che l'Amministrazione l'abbia messo in queste opere e che sia finanziato a livello nazionale. Comune e Provincia mettono, mi sembra di ricordare, 50 milioni di euro insieme, e vorrei ringraziare il consigliere Carretta che con un ordine del giorno ha sollecitato Regione Lombardia per una contribuzione anche qua di 45 milioni. Lo ha fatto durante la discussione del bilancio in Regione Lombardia, è stato approvato in accordo con l'assessora Terzi e quindi mi piaceva ricordare il lavoro di un collega che è stato seduto fra le nostre fila, il nostro coordinatore, che aveva seguito con passione nel primo mandato tutto questo *iter*.

Non aggiungerei altro. I passaggi di comunicazione con i cittadini sono sempre stati fatti. Nel primo mandato avevamo assistito al processo di partecipazione che aveva visto la collaborazione di tutti i *partner*

che si sono seduti intorno al tavolo. C'è stato un progetto partecipato anche con i quartieri, con le associazioni professionali, visto che prima il collega Bianchi lo sollecitava, che continuerà sicuramente, perché questa Amministrazione fa della partecipazione e dell'informazione ai cittadini una prassi, c'è anche il sito Internet che si chiama Bergamo del futuro che raccoglie tutta la documentazione che è stata svolta fino adesso, per cui credo che questo sito verrà implementato con tutti i passaggi successivi. Quindi è lecito chiedere di essere mantenuti informati e poi ci sono i soliti passaggi in Consiglio comunale e nella terza commissione, mi sembrano cose abbastanza pleonastiche però condivisibili.

Per cui volevo esprimere questa opinione a nome della lista civica.

CONSIGLIERA CORBANI:

Innanzitutto mi scuso perché mi dicono che ho mischiato un po' i momenti e le cose, prima o poi imparerò anch'io. Potrei esordire con una bellissima poesia di Prévert che dice "Abbiamo mischiato tutto. È un fatto" però è molto lunga, ve ne consiglio la lettura con questi venti di guerra, è un gran pugno nello stomaco, ma ne vale la pena. Quindi mi scuso per il mio pasticcio di prima.

Avevo ancora un paio di cose da dire, spero che questo sia il momento giusto, sennò segnalatelo. Avevo già fatto un paio di domande all'assessore Valesini, ho accorciato tutto il resto che volevo dire. Volevo ancora citare un paio di punti che mi piaceva portare all'attenzione.

Prima avevo accennato al superamento della barriera costituita dalla ferrovia dalla stazione perché non mi è chiaro, probabilmente è un problema molto complesso, come questo avviene, e volevo semplicemente chiedere di vigilare affinché il progetto possa consentire l'agevole superamento della ferrovia non solo alla mobilità pedonale, come ben si vedeva, e ciclabile, ma anche al trasporto pubblico. Mi sembra che lì ci siano sicuramente grossi problemi strutturali a cui mi inchinerò, però promuovere un'ulteriore riflessione della Soprintendenza relativa al vincolo a cui ha sottoposto non so se tutti, o comunque una buona parte degli edifici precedentemente adibiti a magazzini, a gestione merci, e che forse costituiscono uno degli ostacoli per poter immaginare un superamento più agevole, potrebbe essere un'occasione da non perdere con questo progetto.

Poi avevo citato la questione del verde pensando di avere pochissimo tempo, invece non era il tempo giusto, non avevo detto nulla sui parcheggi che sono previsti, ovvio. È una questione che io collego a quella del verde, anche perché spesso è con sacrificio del verde che vengono realizzati i parcheggi. Se non mi sbaglio, le previsioni erano quantificate dal *masterplan* in 5.000 posti e se mi sbaglio mi correggerete, come disse qualcuno più importante di me. Questa previsione mi pare eccessiva rispetto alle politiche dichiarate di diminuire il traffico diretto in città, e anche alla capacità di afflusso dall'esterno e alla necessità di garantire la vivibilità dei quartieri a sud. Quindi mi chiedevo se tra gli orientamenti ci fosse quello di poter immaginare una loro possibile diminuzione.

Volevo spendere altre due parole sul polo scolastico. Attualmente rimane un po' in ombra, se non mi sbaglio, la realizzazione del polo scolastico a sud della ferrovia dove trasferire alcuni degli istituti che attualmente hanno sede nel centro cittadino, come il liceo Lussana, il liceo artistico e l'istituto Secco Suardo. Non mi è chiaro in che modo si possa riattivare in corso di elaborazione dell'accordo di programma. Non mi è chiaro nemmeno se la zona a nord della ferrovia, che è l'area che riguarda quegli istituti dove sono

attualmente, sia o meno compresa nell'area, o se sia una di quelle a cui si possa estendere ulteriormente... Forse faccio delle domande oziose e me ne scuso da prima, ma per me non è immediato, quando vedo la planimetria, capire cosa è dentro e cosa è fuori, quindi confido nell'infinita pazienza dell'assessore che mi chiarirà le idee su questo.

Comunque non è il luogo in cui si possa esaminare nel dettaglio l'operazione del polo scolastico, anche perché dettagli non ce ne sono, però a me suscita molti interrogativi a molti livelli. Mi chiedo perché impoverire il centro cittadino dalla presenza viva degli studenti, se è sufficiente costruire edifici scolastici e magari una palestra all'estrema periferia per costituire un *campus*, cioè una cittadella della cultura, un sistema di solito universitario dove vivono gli studenti e docenti dotato di tutti i servizi, anche aperto ai cittadini, l'università di Bergamo, peraltro, non ha scelto questa opzione dell'accentramento, è un'università policentrica, se non si rischia di costruire una città fantasma da cui gli stessi studenti fuggono appena possono, come accade in realtà in altri Paesi dove non si progettano più in effetti *campus* di queste dimensioni, 12.000 studenti sono un'enormità.

Poi mi chiedevo se era stato realizzato, o è in programma, uno studio della ricaduta in termini infrastrutturali dei servizi di trasporto negli orari di punta e della concentrazione in quell'area di un numero così grande di studenti.

Detto questo, stavolta sono arrivata davvero alla fine. E' vero che c'è stato un momento in cui si è fermato tutto e la presentazione al Consiglio arriva soltanto ora. È vero che sono successe delle cose in questi due anni, c'è stata anche la pandemia che ha investito la cittadinanza e che ha la responsabilità del governo della città, imponendo una sua tirannica agenda di priorità e travolgendo calendari, previsioni e a volte anche qualche impegno. Mi piacerebbe e mi sembrerebbe importante per tutti che la ripartenza a cui noi tutti lavoriamo, più che una ripartenza è veramente una grande trasformazione, un grande balzo verso il futuro, fosse anche una ripartenza della politica e della partecipazione e che la nuova normalità, diversa da quella di prima, fosse anche la politica che su un progetto di questo tipo si riprenda i giusti tempi e i giusti spazi di approfondimento di decisioni strategiche per la nostra comunità.

CONSIGLIERE ROVETTA:

Intervengo più che nel merito, per una questione tecnica e mi riallaccio all'intervento del collega Facchetti. Questo è un ordine del giorno presentato dal Sindaco e relativo all'avvio di procedure per la stipula di un accordo di programma ai sensi dell'art. 56, però il secondo comma di detto articolo il Sindaco, leggo, agisce sulla base di un ordine del giorno del Consiglio che deve contenere gli indirizzi di massima per la partecipazione del Sindaco, dei suoi delegati al procedimento al fine dell'approvazione dell'accordo di programma. A me, o meglio a noi, non pare di cogliere in questo ordine del giorno questi indirizzi di massima sicché, sempre ovviamente rifacendoci al nostro statuto, all'art. 27, chiedo gentilmente al Segretario generale un parere sotto il profilo di legittimità tale da poterlo poi inserire nella deliberazione.

PRESIDENTE:

La parola al Segretario generale.

SEGRETARIO GENERALE, dott. San Martino:

Nelle premesse dell'ordine del giorno sono citati degli atti che sono innanzitutto l'approvazione di un protocollo che già definisce, che già contiene alcuni elementi, e oltre a questo atto è anche citata una delibera che ha già approvato un *masterplan*, cioè un inquadramento di massima di questo intervento. Quindi questo ordine del giorno va letto come uno sviluppo di un percorso che viene richiamato, che contiene già una serie di elementi di indirizzo e che poi si conclude con l'avvio del percorso diretto a concludersi con l'accordo di programma. Quindi non c'è solo questo specifico e isolato atto di avvio, ma è un percorso che è stato scandito da alcuni passaggi in precedenza che vengono citati, e che quindi si evolve in questa fase con l'avvio del percorso relativo all'accordo di programma.

PRESIDENTE:

Se siete d'accordo, faccio integrare all'assessore Valesini, altrimenti lui interviene in replica. Siete d'accordo a farlo intervenire in questa fase ad integrazione? Bene, allora do la parola all'assessore Valesini.

ASSESSORE VALESINI:

Solo per integrare quanto detto dal Segretario rispetto agli atti che sono citati. Il protocollo del 2018 era già stato approvato dal Consiglio comunale, e nel protocollo 2018 c'era l'allegato a quello stesso protocollo che richiamava gli stessi indirizzi che l'ordine del giorno poi cita come riferimento dell'allegato. Era quindi già un atto che era passato all'attenzione del consiglio comunale, così come è avvenuto in passato.

Poi c'è stato anche il protocollo del 2020 che invece è stato approvato dalla Giunta, ma il protocollo del 2018 è passato anche in Consiglio. Così, ripeto, come è successo anche con altri accordi di programma che sono stati anticipati da dei protocolli, ricordo quello dell'Accademia nazionale, della Montelungo, e che si sono dati avvio con lo stesso ordine del giorno di oggi.

CONSIGLIERE RIBOLLA:

Può rispondere prima il consigliere Rovetta?

PRESIDENTE:

È già intervenuto. Teoricamente in dichiarazione di voto a questo punto perché è intervenuto.
(il consigliere Rovetta interviene fuori microfono)

PRESIDENTE:

Qua c'è stata una scaletta che si è modificata. La consigliera Pecce a questo punto? Prego consigliera Pecce. È saltata la scaletta. Non so cosa dirvi. Qualcuno ha tolto e poi rimesso, quindi io ho nell'ordine Pecce, Stucchi, Ribolla. La parola alla consigliera Pecce.

CONSIGLIERA PECCE:

Nel protocollo di intenti dal 10 gennaio 2018... Scusate.

PRESIDENTE:

Però, attenzione un attimo.

CONSIGLIERA PECCE:

Allora un attimo che chiudo.

CONSIGLIERE RIBOLLA:

Noi non siamo soddisfatti della risposta del segretario e dell'assessore, poi anche i colleghi entreranno nel merito del tema, innanzitutto perché nel deliberato dell'ordine del giorno non c'è un indirizzo del Consiglio comunale, come dovrebbe essere previsto. Ci sono dei richiami nella premessa, ma nel deliberato non c'è alcun indirizzo del Consiglio comunale, quindi noi riteniamo che questo non sia corretto, come stava cercando di dire senza microfono il collega Rovetta, perché diamo una cambiale in bianco, come hanno detto anche i colleghi consiglieri Pecce e Facchetti, al Sindaco senza che ci sia un indirizzo da parte del Consiglio comunale su questo tema.

Un tema che è importantissimo per la città di Bergamo, un tema che da tempo stiamo discutendo. Ricordo addirittura che ormai penso più di vent'anni fa c'era anche una società Porta sud che era una società partecipata dal Comune di Bergamo per quanto riguarda le aree della zona a sud della stazione.

È un tema fondamentale tanto che il Governo, non tanto per la zona di Porta sud, quanto per l'area della stazione, ha stanziato dei fondi importanti da parte del PNRR proprio per la riqualificazione di tutta l'area della stazione e qui, tra l'altro, mi segnalano che non risulta che ad oggi la Regione abbia promesso o contribuito con 45 milioni di euro, anche perché questo progetto ad oggi non c'è, questo progetto ad oggi non è ancora stato recepito e portato all'attenzione degli organi istituzionali.

Tra l'altro quello che diceva la collega Pecce è una fatto concreto e attuale, ovvero che in Consiglio comunale in questa consiliatura non si è mai parlato di Porta sud in termini di *masterplan*, o anche in termini di indirizzi generali o specifici. L'ultima volta, se non ricordo male, Luisa, nel 2019, prima delle elezioni comunali che hanno portato al nuovo Consiglio.

È un tema, ripeto, molto importante, sul quale mi sembra ovvio che ci debba essere il coinvolgimento del Consiglio e della commissione, come richiede l'ordine del giorno presentato dalla Lega, anche perché la Lega su questa tematica avrebbe qualcosa da dire non solo sul tema di Porta sud come *masterplan*, ma anche ad esempio su quello che ha detto l'assessore Valesini, altro tema che aveva sollevato anche il Sindaco e per il quale mi risulta siano stati chiesti dei fondi, ma non siano arrivati ad oggi, ovvero quello dello spostamento di tutti i poli scolastici nell'area a sud della stazione, cosa per la quale noi siamo assolutamente contrari, perché vorrebbe dire spostare tutti i poli scolastici che oggi sono nel centro cittadino in un'area che, al di là del fatto che sia un'area verde, ma vuol dire spostare persone, spostare gente che attualmente fa vivere la città, il centro cittadino, in tutta un'altra area. Cosa mettiamo poi nelle tante scuole di cui è prevista la delocalizzazione nella nuova area a sud della ferrovia?

C'è da sottolineare anche il fatto che il tema di Porta sud non può prescindere dallo spostamento, ad oggi rimasto in sospenso, dello scalo merci. Finché non si sistema la problematica dello scalo merci, mi risulta che nulla possa partire in tema di riqualificazione della zona a sud della stazione.

Sono tutte tematiche intrecciate l'un l'altra che meritano un approfondimento da parte della commissione consiliare e del Consiglio comunale, approfondimento che finora mi spiace ma non è avvenuto, e mi chiedo come questa sera si possa dare una delega in bianco al sindaco con un ordine del giorno così senza aver potuto dire niente su queste tematiche così importanti per la città.

PRESIDENTE:

A questo punto, se mi permettete, sospendo un attimo la seduta in modo che venga modificato il deliberato, e poi riprendiamo e vediamo se la questione viene accettata o meno. Altrimenti facciamo la pregiudiziale e poi si vota. Quindi sospendo cinque minuti.

Alle ore 20.08 il Presidente sospende la seduta.

Il Presidente riprende la seduta alle ore 20.15.

PRESIDENTE:

Do la parola al sindaco Gori per illustrare la modifica del dispositivo così come segnalato nel dibattito precedente.

SINDACO GORI:

Mi sembra che gli interventi delle minoranze segnalassero il fatto che nel dispositivo non fossero esplicitamente richiamati gli indirizzi, che peraltro penso che sia chiaro a tutti che sono invece molto diffusamente richiamati nelle premesse. Per togliere di mezzo questa questione formale, vi propongo di modificare il dispositivo nel seguente modo: “dà mandato al Sindaco di promuovere ai sensi dell'art. 56 del vigente statuto comunale – e qui si inserisce la frase - acquisendo gli indirizzi contenuti nelle premesse del presente atto”, poi continua il testo come voi avete sotto gli occhi. Quindi, ripeto, si inserisce una frase che dice “acquisendo gli indirizzi contenuti nelle premesse del presente atto”.

(Esce dall'aula l'assessore Angeloni).

CONSIGLIERE STUCCHI:

Forse “acquisendo” sarebbe meglio sostituirlo con “rispettando”, perché acquisendo è una formulazione un po' ambigua da questo punto di vista.

Comunque ringrazio per la modifica, perché permette di non violentare lo statuto, permette di prevedere quello che le norme che regolamentano la vita di questa istituzione democratica dicono, e la disciplina del funzionamento delle nostre sedute e l'approvazione delle delibere, naturalmente per quanto riguarda il rispetto, è in capo al Presidente, e credo che sia giusto che il Presidente intervenga quando ravvede, nonostante il parere del Segretario, che c'è comunque una carenza che va tutto sommato affrontata e risolta.

Con questa modifica si risolve dal punto di vista amministrativo e normativo quella che era una palese violazione delle disposizioni in vigore. Resta naturalmente però un obbligo di rispetto a quello che è il contenuto degli accordi citati in premessa, che impedirà di realizzare altre torri, altri undici piani in quella zona, per dirne una. Quindi ci sono sicuramente dei vincoli che vediamo positivi per quanto riguarda i contenuti di quegli accordi, e che secondo noi possono portare a una modifica sostanziale di un'area delicata della città in senso positivo.

Naturalmente il percorso è lungo, il perimetro illustrato dall'assessore Valesini è un perimetro complesso, ampio, che necessita la collaborazione di tutti, e credo che sia uno sforzo da fare comunemente, e da questo punto di vista il contributo del Consiglio comunale sicuramente può essere importante e mi riaggancio con questa considerazione a quanto detto dalla collega Pecce nel suo ordine del giorno, cioè il fatto che il Consiglio possa interloquire costantemente con colui che è delegato a rappresentare la città all'interno dell'accordo di programma è sicuramente un qualcosa che può arricchire il risultato finale, portare a un risultato migliore sotto i tanti punti di vista che caratterizzano uno strumento di questo tipo.

Tra l'altro la prima preoccupazione relativa a una formulazione sbagliata perché eccessivamente ampia, eccessivamente discrezionale, una sorta di carta bianca, di mandato in bianco, contenuto nella formulazione del testo originale dell'ordine del giorno, mi è stata rappresentata la settimana scorsa proprio da un'esponente della vostra maggioranza, o meglio vicino alla vostra maggioranza, che sicuramente non ha votato per il sottoscritto alle scorse elezioni, perché questa è una preoccupazione che non ha colore politico, e la volontà che si debba divenire al risultato migliore in tutti i sensi è sicuramente una cosa che accomuna tutti coloro che vogliono il bene della nostra città.

Io ritengo che la partecipazione del Consiglio comunale a questo processo sia fondamentale, come del resto sia fondamentale la figura del Sindaco, del suo delegato, per intervenire, a volte anche magari picchiando i pugni, quando si tratta di trovare la soluzione migliore, far capire agli altri, convincere le altre istituzioni che magari la scelta che si sta effettuando non è quella che può portare all'ottenimento di uno scenario futuro ottimale per tutta la cittadinanza bergamasca, non solo per i cittadini di Bergamo, ma per tutti coloro che gravitano in quell'area, perché naturalmente non possiamo dimenticare che lì saranno previsti e sono previsti tutta una serie di servizi che hanno un interesse sicuramente sovracomunale e addirittura sovraprovinciale.

È un'area delicata, è un'area che troverà un suo sviluppo innovativo, è un'area che quindi necessita di uno sforzo impegnativo. Quando uno sforzo impegnativo viene suddiviso sulle spalle di più soggetti, si fa meno fatica da un lato e dall'altro si ha la possibilità di poter condividere una serie di idee, di opinioni, se vogliamo anche di critiche, però in un senso costruttivo, che portano ad avere una *vision* sul futuro della città che può caratterizzare in meglio e può portare un intervento di questo tipo a essere un intervento pilota per altri interventi, magari anche al di fuori dell'ambito regionale, perché anche altre città hanno situazioni simili e noi potremmo essere presi come modello.

Certo è uno sforzo non indifferente quello che si chiede di fare alla città di Bergamo, al Sindaco che viene delegato a rappresentare la città in questo accordo di programma e al Consiglio tutto che deve fare la sua parte. Noi siamo disponibili, vogliamo essere partecipi a questo processo di trasformazione, non perché vogliamo essere protagonisti per poter mettere una bandierina, per poter mettere una medaglia, ma perché pensiamo che l'interlocuzione possa arricchire tutti, perché, come dicevo prima, esiste un modo di affrontare le questioni che non hanno colore politico, che, se fatte in modo scevro da determinate prese di posizioni ideologiche, portano a fare il bene dei cittadini, portano ad avere una città che viene customizzata su quelle che sono le esigenze dei cittadini, e quindi si fa quello che è sostanzialmente il compito, si compie quello che è il compito, l'obiettivo prioritario di ogni amministratore, a prescindere che stia in maggioranza o in opposizione.

Non aggiungo altro. Ritengo, come dicevo prima, fondamentale, quindi anche la ringrazio, la consigliera Pecce per l'apporto che ha dato a questo Consiglio con l'argomento da lei inserito nel suo ordine del giorno, e ringrazio anche la maggioranza per aver accolto questa modifica suggerita dalle opposizioni, ma che va nella direzione non di ostacolare quello che è il contenuto, quello che è l'obiettivo della delibera stessa, ma di permettere con l'approvazione di questa delibera di mantenere anche il rispetto di quelle che sono le normative statutarie previste in un documento che è la carta fondamentale del nostro Comune.

CONSIGLIERA PECCE:

Io vorrei esplicitare qual è la difficoltà del Consiglio nel dare una valutazione di questo ordine del giorno.

All'interno dell'ordine stesso sono citati dei documenti, il protocollo d'intenti del 2018 forse i consiglieri della precedente consiliatura che sono ancora presenti possono ricordarselo, ma gli altri nuovi no. Il rapporto nuovo metodo, mai visto, mai sentito neppure per noi che siamo veterani. Il *masterplan*? Guardate che noi il *masterplan* l'abbiamo visto nel 2019, perché la ditta Vitali aveva voluto manifestarlo ai consiglieri prima delle elezioni, ma in Consiglio non si è mai visto. È stato presentato il 27 luglio 2019 al sindaco, ma noi non sappiamo, non abbiamo visto niente di ufficiale. L'aggiornamento del protocollo d'intesa del 3 giugno 2021, anche questo mai visto.

Di tanti temi non sappiamo proprio nulla. Della BRT non sappiamo neppure il tragitto ufficialmente, soltanto se abbiamo altre vie non ufficiali possiamo saperne qualcosa.

Per quanto riguarda la dimensione, la dimensione di un milione di metri quadri sulla quale si va a discutere è veramente importante, e quindi non si tratta, ripeto, di un qualcosa di poco conto, perché stiamo decidendo su un milione di metri quadri, un miliardo di euro e dieci anni di lavoro. I lavori saranno quelli del polo intermodale, ma ci saranno anche lavori principali complementari di riqualificazione.

All'interno dell'ordine del giorno che ci viene presentato oggi c'è una frase che dà qualche speranza, perché dice: il perimetro dell'intero ambito non è da intendersi definitivo, ma durante lo sviluppo della pianificazione potrà modificarsi. Benissimo, si parla del perimetro, ma si presuppone che si parli anche di contenuti. Magari c'è ancora tempo per fare un *iter* condiviso con il Consiglio e poi, come ricordava prima il collega Ribolla, finché non ci sono le dismissioni dello scalo merci e la delocalizzazione, non abbiamo ancora definito il punto di partenza in maniera assoluta.

Noi di cosa vogliamo parlare? Vogliamo parlare di un sacco di temi: del collegamento Bergamo-Orio per quanto riguarda la mobilità, del raddoppio di Ponte San Pietro-Montello, di quanto ne consegue, quindi la questione dei passaggi a livello che verranno bloccati, gli interventi di mitigazione acustica, eccetera. Però noi vogliamo parlare di polo intermodale, è quello che ci viene messo come principale e primo obiettivo, ma anche del *campus* tecnico scolastico, del *campus* della salute, del parco, delle volumetrie, delle altezze, perché se si vedono certi *rendering* ci si rende conto che non stiamo parlando di poco cemento, di consumo di suolo e di impermeabilizzazione più o meno evidente, e del collegamento nord-sud della città, quindi a livello viabilistico non soltanto l'est-ovest, ma anche il nord-sud.

Poi c'è un'altra cosa interessante. Sembra che abbiamo poco tempo, perché così come ci viene esposta la cronologia abbiamo dodici mesi dalla sottoscrizione per lo studio di prefattibilità, e lo stesso per l'avvio delle procedure dell'accordo di programma, poi ancora per l'individuazione delle fonti di finanziamento, quindi i finanziamenti oggi come oggi non sono chiari, non sono definiti, e abbiamo dodici mesi dalla disponibilità dei finanziamenti per i progetti definitivi, mentre abbiamo sei mesi dalla disponibilità delle risorse finanziarie, quindi è tutto ancora molto vago e non definito sotto questo aspetto.

Poi vorrei fare un'altra osservazione. Per quanto riguarda l'ordine del giorno quando parla della transizione verde e dell'innovazione digitale, è tutto da rivedere, perché pare che ci siano degli orientamenti assolutamente diversi, purtroppo anche a causa della crisi energetica che si profila a causa della guerra, e quindi tutto questo riferimento alla transizione verde e all'innovazione digitale, secondo quanto sta dicendo

Cingolani, dovrebbe essere un attimo rivisto, vediamo un po' come si mette per quanto riguarda le fonti energetiche.

Poi ci sono delle difficoltà per i consiglieri a capire che cosa vogliono dire alcuni passaggi. Ci sono dei concetti vaghi, per esempio "sostanziare i concetti relativi alle specifiche aree di intervento quali la coesione sociale, economica e territoriale, la crescita intelligente, sostenibile, inclusiva, l'occupazione degli investimenti previsti - quali? Perché non si capisce - dall'art. 4 comma 2020/408 finale nei termini sanciti dal E New Green Deal, vale a dire transizione verde e innovazione digitale". Caspita, io volevo chiedere agli uffici di spiegarmelo, poi sinceramente non ho avuto più tempo. se me lo spiegate voi. "Valorizzare e aiutare la crescita della città, con particolare attenzione all'ambito territoriale attiguo alla stazione che si distingue per potenzialità di sviluppo delle connessioni e possibilità di organizzare diverse funzioni strategiche". Qui si sta parlando di sviluppo sostenibile, ma si butta là anche quelle che potrebbero essere le volumetrie, dicevo che è uno dei temi più importanti dei quali vorremmo parlare.

Quindi quello che io sottolineo è la difficoltà del Consiglio di decidere con tutte queste difficoltà di informazione e questi dubbi che possono venire nella lettura dell'ordine del giorno.

CONSIGLIERE MINUTI:

Penso che gli interventi dei miei colleghi dei gruppi di minoranza che hanno preceduto il mio intervento abbiamo fatto capire dove sta per noi la questione fondamentale, cioè questo odg che oggi portate in approvazione al Consiglio è un odg che ha un peso specifico molto, molto pesante. Stiamo parlando di interventi, di un argomento che riguarda degli interventi che andranno a ridisegnare la configurazione della nostra città, sia dal punto di vista urbanistico, ma come sempre quando si tocca la materia urbanistica anche dal punto di vista di quello che sarà la città del futuro sotto tantissimi punti di vista, perché ogni intervento di questo tipo definisce quello che sarà il traffico e la mobilità in questa città, quella che sarà la vivibilità di questa città, quello che sarà la vita e lo sviluppo dei quartieri sia dal punto di vista di quello che può essere uno sviluppo edilizio, ma anche uno sviluppo di connessioni all'interno dei diversi quartieri, quindi la vivibilità e altre attività dei diversi quartieri, e quindi è un ordine del giorno di un impatto e di una rilevanza fondamentale.

Quindi lascia noi gruppi di minoranza, abbastanza penserosi, la possibilità pur prevista ovviamente perché altrimenti non sarebbe potuto arrivare in Consiglio, di delegare al sindaco questa che qualcuno ha definito, forse un po' esagerando, cambiale il bianco, ma comunque questa possibilità, perché ci sono effettivamente dei temi su cui ancora questa città e questo Consiglio deve discutere, deve approfondire, deve capire. Non solo questo Consiglio, perché, come è stato detto, dietro a questo ordine del giorno ci stanno temi grossi come il raddoppio della linea Bergamo-Ponte, il raddoppio della linea Bergamo-Orio, che coinvolgono la città di Bergamo e non solo, è sotto gli occhi di tutti, perché penso che chiunque di voi abbia letto e abbia seguito un po' le dinamiche che il quotidiano ha riportato ultimamente, anche il dibattito che coinvolge molti paesi limitrofi di Bergamo, per esempio sulla Bergamo-Ponte dove ci sono amministrazioni di diverso colore che si stanno battendo per una revisione di alcuni tracciati, perché sono molto impattanti sui loro quartieri, sui loro paesi. Anche noi abbiamo delle questioni importanti che sono state sottolineate, da quello che sarà il futuro di Porta Sud come area direzionale, ma pensiamo anche a tutta la questione

fondamentale, su cui probabilmente il dibattito ancora non è stato portato a livello necessario, che riguarderà il collegamento con Orio, perché quel collegamento lì, pur avendo una sua valenza strategica importante, è un intervento che, come penso tutti voi sappiate, è assolutamente impattante e in parte dirimente per un pezzo di città, sicuramente per il quartiere di Boccaleone che, ricordiamo, è uno dei quartieri più grandi e più densamente popolati della città, ma tutta quell'area della nostra città che è l'area sud. Andrà ad impattare in maniera definitiva, forte e anche traumatica su quello che è il tessuto sociale di quel quartiere. Forse se n'è parlato, si sono fatti tanti incontri, penso molti di voi abbiano anche sul territorio partecipato, ascoltato, cosa che personalmente ho fatto anch'io, come molti di voi, su cui credo che questa città debba ancora interrogarsi e debba ancora definire bene, perché veramente si va ad incidere sulla carne viva di un pezzo di città, sulla vita di molte persone che ancora oggi vivono in maniera veramente traumatica, in maniera dolorosa questa scelta, non tanto per la scelta in sé su cui devo dire ho riscontrato veramente pochissime contrarietà, ma sul modo in cui è stata pensata di poter essere realizzata.

È una materia complicata. Ci sono sul tavolo diversi soggetti, quindi non è una scelta che sta in capo al Comune di Bergamo, punto, sta in capo a diverse realtà, alcune locali, alcune sovralocali, che tra l'altro hanno anche una importante voce in capitolo perché sono da un lato i diretti responsabili, ma anche perché finanziariamente hanno un peso specifico importante, ma non dobbiamo mai dimenticare, perché tante volte ho sentito dire che queste sono scelte che in parte si possono fare e in parte ci vengono da altri soggetti, ma su questo e su tutto ciò che viene fatto sul nostro territorio questo Consiglio comunale, questa Amministrazione, devono avere l'ultima parola perché questo è il nostro compito: amministrare, gestire e far sì che tutto ciò che impatta su questa città sia definitivamente scelto da questo Consiglio.

Per cui dietro a questo ordine del giorno ci stanno veramente molte riflessioni da cui nascono poi quelle che sono le nostre perplessità.

SINDACO GORI:

Se non ci sono altri interventi dal Consiglio, mi sembra non ci fossero altre prenotazioni, prima di dare la parola all'assessore volevo dire due parole.

Non per sminuire l'importanza della delibera e in particolare dell'accordo di programma che con l'approvazione di questo ordine del giorno mi date mandato ad attivare, però vorrei dirvi che molte delle cose che sono state evocate negli interventi delle minoranze - ho ascoltato adesso Minuti ma vale la stessa cosa per la consigliera Pecce - per esempio il tema del *campus* scolastico, il tema del collegamento ferroviario con Orio, il tema del raddoppio della Bergamo-Ponte San Pietro, non sono oggetto dell'accordo di programma, e quindi non state dando nessun mandato al sindaco in ordine a questi temi.

L'accordo di programma riguarda esattamente quell'area che vi ha mostrato l'assessore Valesini e che riguarda sostanzialmente le aree dello scalo, quelle più a ridosso, quindi del fascio dei binari, ed è il primo pezzo di una attesa, auspicata, ritengo condivisa da parte di tutto il Consiglio, maggioranza e minoranza, riqualificazione di quella che è la più grande area dismessa della città.

Non credo sia auspicabile da parte di nessuno che resti nello stato in cui è, di degrado, di mancato utilizzo, però non esaurisce affatto quell'opera di complessa e ampia riqualificazione. Ci stiamo

concentrando sul polo intermodale, per l'appunto, con due obiettivi che sono ben richiamati nelle premesse e a questo punto, con la modifica che le minoranze hanno suggerito, sono anche quindi parte del dispositivo.

La prima è quella di interconnettere tra di loro i sistemi trasportistici che sono vicini tra loro, ferrovia, autolinee, tranvie delle Valli, prossimamente il collegamento ferroviario con l'aeroporto e la linea elettrica leggera che il PNRR ha ritenuto di finanziare, ma sono tra loro non connesse, non collegate in modo ottimale. Questa è la prima cosa, cioè fare una riqualificazione della stazione riconnettendo nel modo più efficiente, funzionale le funzioni trasportistiche, perché riteniamo che questo possa essere un buon servizio ai cittadini e a tutti quelli che si muovono in previsione soprattutto di un incremento della loro mobilità.

La seconda è usare questa occasione per ricucire le parti del territorio urbano che si collocano a nord e a sud del fascio dei binari. Bergamo, come tante città, ne parlava anche Monica Corbani nel suo intervento, soffre di questa cesura che all'inizio non si percepiva perché la ferrovia si collocava ai confini esterni della città. Oggi sta nel mezzo, e quindi riteniamo che attraverso la stazione a Ponte, che quindi diventa di per sé un elemento di ricucitura, e i collegamenti ciclopedonali consentiti dalle porzioni di suolo artificiale che si vanno a realizzare al di sopra dei binari, questo obiettivo si possa cogliere. Su questo insiste l'accordo di programma ed è materia già molto complessa, importante, non è poca cosa.

Avete visto l'elenco dei soggetti che parteciperanno all'accordo di programma è articolato. Però vorrei togliere di mezzo l'idea che in questo momento stiamo affrontando con questo strumento tante altre questioni, altrettanto e forse ancora più importanti.

Io credo che la comprensione della rilevanza di questo passaggio ci sia, confido anche da parte delle minoranze. Del resto, se così non fosse, non avrebbero le loro forze politiche votato e condiviso l'ordine del giorno, che forse ricordate e sapete, è stato votato all'unanimità dal Consiglio regionale nella seduta del 16 dicembre scorso.

Ne voglio richiamare alcuni passaggi perché mi sembra significativo. Il Consiglio ha riconosciuto in quell'occasione come strategico il cofinanziamento del progetto del nuovo polo intermodale di Bergamo, che ambisce all'interconnessione di quattro sistemi di trasporto pubblico, ferrovia, tram, TPL e aeroporto, con la contestuale riqualificazione delle aree dismesse dello scalo ferroviario. Esplicitamente ritengo auspicabile che Regione Lombardia sostenga il progetto del nuovo polo intermodale di Bergamo Porta Sud partecipando al cofinanziamento dell'opera con un valore di circa 45 milioni di euro da stanziarsi nell'arco del triennio 2022-2023-2024, ed invitando di conseguenza il Presidente della giunta regionale ad assicurare il sostegno in questo arco temporale al progetto del nuovo polo intermodale di Bergamo Porta Sud. Quindi è vero quello che ha rilevato il consigliere Ribolla che quindi non è acquisito il cofinanziamento regionale, è vero però che il consiglio regionale si è espresso in tal senso, e che recentemente tutte le istituzioni bergamasche che partecipano al tavolo per lo sviluppo e la competitività di Bergamo, cioè oltre al Comune, la Camera di Commercio, la Provincia in cui peraltro in questo momento sono in maggioranza tutte le forze politiche, l'Università di Bergamo, i sindacati, Confindustria, Imprese e territorio, Intesa Sanpaolo, tutti hanno richiamato la Regione, in particolare il Presidente della Regione, a dare seguito a questo ordine del giorno approvato all'unanimità dal Consiglio. Quindi io mi auguro che le minoranze che siedono nel Consiglio comunale di Bergamo a loro volta partecipino attivamente al processo di concretizzazione di questo disegno.

Per parte mia, ma lo dirà l'assessore Valesini credo nella sua risposta, sono assolutamente favorevole a dare visibilità e periodica informazione ai consiglieri rispetto all'evoluzione di questo accordo di programma, perché mi sembra che sia dovuto.

ASSESSORE VALESINI:

Alcune precisazioni rispetto a quanto già detto dal sindaco. Innanzitutto quella forse più rilevante che mi pare abbia creato anche qualche fraintendimento sentendo gli interventi soprattutto dei consiglieri di minoranza.

L'accordo di programma riguarda esclusivamente quello che definiamo il fuso ferroviario, quindi tra, per intenderci, piazzale Marconi e il confine dato dalla via Gavazzeni, al netto delle aree private. Quindi sono al di fuori di questo accordo il consorzio agrario, l'area dei granai, le aree prospicienti via Gavazzeni molto parcellizzate. Stiamo parlando di un perimetro di accordo che vede come sottoscrittori esclusivamente soggetti pubblici.

In merito alle considerazioni della consigliera Pecce, "non l'abbiamo visto", "non siamo stati coinvolti", io ricordo che il protocollo del 2018 che ha dato avvio all'elaborazione del *masterplan* riportava anche nel suo allegato, in modo molto dettagliato, i contenuti che dovevano essere recepiti dal *masterplan* stesso. Quel protocollo è stato votato all'unanimità, dopodiché si è dato avvio ad un percorso di partecipazione e di coinvolgimento durato circa sette mesi. Si è aperto un sito Internet per raccogliere tutti i questionari che abbiamo diffuso durante le assemblee pubbliche che sono state promosse insieme al gruppo Vitali, ci sono stati incontri anche con gli *stakeholder*, c'è stata presentazione anche al tavolo Oxe, l'ha già citato anche il sindaco, e tutto questo ha portato addirittura ad una mostra, anticipata da un momento anche celebrativo importante, in cui tutti i candidati sindaci di allora, lo ricorderà bene credo anche il consigliere Stucchi, hanno tolto il lenzuolo di quel grande plastico che si era fatto che rappresentava esattamente il contenuto del *masterplan*. Quindi dire oggi che noi non sappiamo niente e stiamo ragionando al buio non mi sembra corretto.

Dopodiché eravamo a inizio estate 2019, sei mesi dopo c'è stato quello che ben conosciamo, quindi per un anno e più la situazione si è di fatto congelata, si è ripreso un lavoro che non ha riguardato tanto il *masterplan* nello sviluppo delle superfici edificabili, delle superfici profittevoli, ma si è concentrato, come spero di aver fatto cogliere nelle *slide* che ho illustrato, quasi esclusivamente allo stato attuale sulla realizzazione delle infrastrutture trasportistiche e della stazione europea, anche in conseguenza dei finanziamenti. Progetto che, lo dico subito, proprio perché è un progetto di grande complessità ingegneristica prima di tutto, difficilmente può essere sottoposto in quello specifico perimetro ad un percorso di partecipazione, se lo intende come possibilità di intervenire a modificare un aspetto o piuttosto di un altro di un progetto, perché quel sistema di intermodalità è un sistema che ha, le posso assicurare, una quantità di variabili e anche di necessarie competenze professionali per essere valutato e soppesato in tutte le sue articolazioni che lo rende molto difficilmente confrontabile con un percorso di partecipazione.

Cosa diversa è invece la parte a sud, che è più di natura urbanistica, e che sarà oggetto, come è stato detto anche dal Sindaco, ovviamente di incontri che però si devono inquadrare in uno strumento e in un atto amministrativo qual è quello dell'accordo di programma, atto amministrativo che ricordo è stato individuato per questo scalo non dalla giunta Gori, ma dall'approvazione del PGT da parte della Giunta di centro-destra, perché è la Giunta di centro-destra che ha detto che lo scalo ferroviario e questi ambiti si sarebbero sviluppati con un accordo di programma, e un accordo di programma è ben definito nelle sue modalità di

attuazione da delle norme di legge alla quali ci dobbiamo attenere. Quindi il fatto che il Consiglio comunale non sia formalmente chiamato in causa in tutti gli *step*, come vorrebbe la consigliera Pecce, ma si vada solo alla ratifica dipende da questo atto. Atto a mio avviso che è stato nel quadro legislativo italiano un elemento di innovazione per le amministrazioni pubbliche, perché altrimenti moltissimi progetti di grande rilevanza strategica per questo Paese rimarrebbero infossati in una quantità di discussioni infinite, facendo perdere anche molto, molto tempo.

Quindi la disponibilità da parte nostra per le parti che le facevo presente c'è tutta, in questo senso io però mi sento di accogliere l'ordine del giorno della consigliera Corbani perché fa riferimento, a mio avviso, in modo più appropriato ad informare periodicamente il Consiglio comunale. L'ordine del giorno della consigliera Pecce vuole essere invece molto più, se mi permette, categorico e stringente, richiamando addirittura un'informazione ogni due mesi, in realtà in un atto e in procedure così complesse stabilire in maniera così stringente dei tempi lo ritengo del tutto inopportuno, perché è un tipo di lavoro che non ha un andamento lineare, ma ha un andamento che va a salti in funzione dei pronunciamenti di tutti gli enti che concorrono alla decisione. Quindi, da questo punto di vista, ritengo, visto che sono due ordini del giorno che mi sembra di intendere mirano un po' allo stesso obiettivo, mi sembra più appropriato accoglierlo nella modalità che dicevo è stata presentata dalla consigliera Corbani.

L'ordine del giorno, lo dico da ex presidente dell'ordine, di Bianchi francamente mi suona molto strano perché io credo e mi auguro che gli ordini professionali, le categorie più coinvolte in materie che sono proprie di questo accordo di programma, promuovano un dibattito pubblico, culturale e disciplinare il più allargato possibile, ma sta nella iniziativa di questi enti e nella loro autonomia. Credo che non spetti al Comune andare anche qui periodicamente ogni due mesi a rendere atto del proseguo di un atto amministrativo così complesso. Saremo ben favorevoli, e sono io il primo e sono già in contatto anche per il PGT con il Presidente, a partecipare a questo dibattito e dare tutta la collaborazione possibile perché avvenga in maniera più approfondita possibile, ma non nelle modalità che a mio avviso invita questo ordine del giorno.

Una precisazione sul tema dei perimetri, cioè sul fatto che l'ordine del giorno fa riferimento a dei perimetri non ben definiti. Una volta che abbiamo definito il fatto che stiamo parlando di aree di proprietà pubblica, l'esatto perimetro non è contornato perché stiamo parlando di un'area di quasi 400.000 metri quadrati, di un accordo che è appena all'inizio, se noi dovessimo oggi definire perimetri vincolanti ci troveremmo nel momento in cui viene, per le più svariate ragioni, tolto un pezzo anche ridotto di area, perché la burocrazia è questa, vorrebbe dire ritornare ogni volta a ripresentare, a far pronunciare il Consiglio, una cosa che riteniamo inopportuna, soprattutto, ricordo, rispetto al cronoprogramma che ho illustrato. La stessa cosa, voglio sottolinearlo, è anche rispetto ai soggetti, cioè i soggetti sottoscrittori probabilmente nel corso dei lavori, con termini di soggetti pubblici, è probabile che si allargherà la sottoscrizione di questo documento anche ad altri. Faccio un esempio, ATB Mobilità nel deliberato non è richiamata, ma probabilmente verrà chiamata alla sottoscrizione di questo accordo di programma, visto che ad ATB Mobilità compete la gestione del progetto di BRT. Ecco perché è giusto mantenere con l'adeguata flessibilità un passaggio amministrativo come è questo.

Infine, anche qui, una piccola sottolineatura, l'ha già citato il sindaco, sul tema del polo scolastico. Il consigliere Ribolla è stato molto netto ad esprimere la sua assoluta contrarietà al modello di spostamento di alcuni ben definiti istituti scolastici. Ricordiamoci che anche questa non è farina del nostro sacco, mi viene

da dire, ma è contenuta nel PGT del 2010 approvato dal centro-destra, cioè già nel 2010 la scheda di Porta Sud, la scheda Ambito di trasformazione 8 Porta Sud, credo che sia la seconda scheda, diceva esattamente, riferito all'ambito polo scolastico, che si prevedeva lo spostamento, citava addirittura e cita tuttora addirittura i singoli istituti, parlava di liceo artistico, parlava di Lussana e dopo non mi ricordo quale altra scheda. Quindi è un meccanismo, è un'idea di piano che ha una lunga storia, che ha attraversato diverse amministrazioni, io credo per ragioni anche fondate. Penso che oggettivamente la sede del liceo artistico, lì dove si trova, sia una sede inadeguata per le potenzialità e le possibilità di un istituto scolastico, e credo che il fatto che una sede come quella venga spostata in un polo scolastico insieme ad altre scuole possa creare degli effetti virtuosi sia per lo stesso istituto che per gli altri. Ovviamente ha ragione in questo senso il consigliere Ribolla che questo meccanismo, ripeto, già pensato dieci anni fa, non deve essere forzato, perché la scuola è una parte fondamentale della vitalità del tessuto di una città, di questo siamo assolutamente d'accordo, però dal dire che siamo d'accordo del ruolo scolastico, al rigettare, se ho ben capito, completamente questo meccanismo per quello che è la specificità della nostra città credo che ne passi.

PRESIDENTE:

Prima di dare la parola alla consigliera Pecce, che si è avvicinata chiedendo di poter modificare il suo ordine del giorno nel dispositivo finale dove dice "ogni due mesi", di togliere il riferimento "ogni due mesi", dico anche che queste cose vanno fatte durante il dibattito e non adesso.

CONSIGLIERA PECCE, per dichiarazione di voto:

Mi ha anticipato il Presidente e comincio da questo, perché se cassare un ordine del giorno così logico come questo e far passare quello della collega Corbani vi sembra una cosa normale, io tolgo "ogni due mesi", dopodiché voglio capire che cosa c'è che non va. Penso che possano essere approvati tutti e due. Io volevo sentire dall'assessore Valesini se questa cosa può essere accettabile. Siccome l'abbiamo fatto in maniera diversa, lei può scrivere una cosa, io posso averne scritta un'altra, possiamo avere ragione tutte e due.

(Entra in aula il consigliere Ceci; sono presenti n. 32 consiglieri).

PRESIDENTE:

Comunque non è il caso di interloquire con l'assessore. Lei ha fatto la sua correzione, prosegua con la dichiarazione di voto, grazie.

CONSIGLIERA PECCE:

Vorrei dire una cosa. Ovviamente si tratta di un progetto quello di Porta Sud che tutti vediamo come indispensabile, importante, fondamentale per la città. Se c'è stata qualche confusione sul perimetro è probabilmente anche perché nello stesso ordine del giorno si fa riferimento ai vari collegamenti, Orio-Bergamo, Montello-Ponte San Pietro, eccetera, eccetera, quindi si allarga il discorso.

Benissimo, se si tratta di 250.000, mi sembra che siano 250.000 i metri quadrati di proprietà delle Ferrovie dello Stato, se si tratta di restringere una prima fase, il discorso comunque sulle modalità di coinvolgimento del Consiglio sono sempre validi.

Oltretutto vorrei fare un riferimento ben preciso. Nel 2018 non era presente questo Consiglio, io c'ero, posso anche ricordarmi il documento del 2018, ma tanti colleghi non c'erano e di conseguenza non hanno avuto contezza di questo primo passo. Io questi quattro documenti che ho citato non li ho visto allegati, sarebbe stato giusto allegarli, poi dopo bisognerebbe avere avuto anche il tempo di studiarli un po', perché un *masterplan*, così come quello presentato il 27 luglio, è importante, è voluminoso.

Per quanto riguarda la presentazione pubblica che è stata fatta, non è obbligatorio che tutti i consiglieri qui presenti l'abbiano seguita, probabilmente per loro interesse personale l'avranno anche fatto, o forse no, ma quello che io sostengo è che nell'ambito del consiglio comunale va data una informazione di tipo diverso, ufficiale, e questo non va mai dimenticato, perché quando si fa una dichiarazione sul giornale o si fa una mostra aperta al pubblico va tutto bene, ma non è una comunicazione amministrativa data, per esempio, dalla Giunta o dal sindaco al Consiglio, che non dimentichiamo è formato dai rappresentanti eletti della città, quindi io su questo vorrei insistere.

Ribadisco che naturalmente noi siamo favorevoli ad affrontare il tema di Porta Sud e l'abbiamo portato avanti anche nell'amministrazione Tentorio. Ripeto ancora una volta, certe modalità danno la sensazione di voler tagliar fuori la discussione e la condivisione.

CONSIGLIERE STUCCHI, per dichiarazione di voto:

Devo dire che mi spiace un po' la modifica che è stata fatta dalla collega Pecce perché io ritengo che prevedere periodicamente senza mettere una scadenza temporale definita, almeno semestralmente, vuol dire che perlomeno due volte l'anno se ne parla. Periodicamente vuol dire tutto, ogni anno, ogni due anni, ogni cinque anni, tre mesi, tre giorni, non vuol dire niente da questo punto di vista, tutto e niente non va bene. La cadenza temporale deve essere definita se si vuole avere un contenuto reale per quanto riguarda gli obiettivi che poi si devono ottenere e gli effetti dell'ordine del giorno, anche perché poi questo ordine del giorno va a vincolare colui che arriverà dopo il sindaco Gori, essendo un arco temporale così lungo è un impegno che va a vincolare il delegato per tutta la durata dell'accordo di programma, non solo per i prossimi due anni e pochi mesi, quindi il fatto che ci sia un obbligo di comunicazione, una motivazione in più che viene data a mantenere un rapporto diretto col consiglio espresso dal Consiglio comunale stesso è sicuramente importante.

Detto questo, naturalmente la partita, lasciatemela definire così, Porta Sud è una partita fondamentale per la trasformazione di un abito importante e delicato della città, è una partita, come dicevo prima, complessa e serve la collaborazione di tutti.

Giustamente è stata ricordata quella che è stata la presa di posizione assunta in Consiglio regionale, la Provincia, le istituzioni bergamasche più importanti, non solo quelle cittadine, ma quelle che si occupano di tutto il territorio provinciale, e quindi è un desiderio, un obiettivo che sicuramente vede partecipi tutti per quanto riguarda il suo raggiungimento. Ritengo che l'Amministrazione dovrà fare naturalmente sforzi importanti, ma l'obiettivo richiede quel sacrificio che amministratori capaci di interloquire con tutte le istituzioni possono ottenere, e naturalmente parlo di amministratori delle varie realtà istituzionali, non solo da parte del Comune. Sarà importante però confrontarsi in modo franco, perché ritengo che su alcune questioni, avendo recepito un po' di commenti nei giorni passati, non vi sarà una comunanza di vedute e allora...

CONSIGLIERE RIBOLLA, per dichiarazione di voto:

Volevo dare due risposte. La prima al sindaco in merito al fatto che gli altri ambiti non facciano parte di questo accordo di programma. Lo so bene, la risposta era però all'assessore Valentini che aveva citato proprio il tema delle scuole e dell'ambito previsto nella zona di corso Europa, per la quale tra l'altro come Lega da sempre, anche ai tempi del 2009-2010, avevamo posto le nostre perplessità in merito, perché in quell'ambito, soprattutto ora, è previsto che siano spostate tutte le scuole del centro città; è stato citato il Lussana, ma c'è anche l'artistico, le magistrali, tutte le scuole attualmente previste in centro città sarebbero spostate in questo ambito, e questa cosa ci preoccupa molto proprio per le stesse motivazioni che preoccupano, se non ho capito male, anche l'assessore Valesini ovvero lo svuotamento di edifici centrali da un lato, e dall'altro anche la mancata vitalità di quelle zone quando non ci dovessero essere più le scuole presenti.

L'altro tema che volevo ricordare, che si riallaccia a questo, è il fatto che il PNRR ha finanziato, come dicevo nel mio intervento, solo e soltanto il progetto della stazione, quindi il progetto di RFI, sono i 50 milioni di euro che riguardano il progetto di RFI. Io mi chiedo invece, ma non ho una risposta a questo, proprio perché fino ad oggi il Consiglio comunale non è stato coinvolto, come è stato possibile passare da un progetto che stava in piedi da solo ad un progetto invece che sta in piedi solo con dei fondi pubblici. Anche questa cosa non ha una risposta, perché non ho potuto avere documentazione. L'ha ricordato la consigliera Pecce, che ad oggi il Consiglio comunale attuale, anch'io ero in quello precedente, ma anche lì non c'erano risposte perché il progetto evidentemente era comunque differente rispetto a quello che si va oggi, penso, a presentare, e ribadisco la mia perplessità perché non abbiamo documenti per cui poter fare delle osservazioni precise, circostanziate. Abbiamo solo dei dubbi che spero possano essere pian piano tolti a tutti noi grazie al coinvolgimento che auspico possa avvenire da parte della Giunta, sia in commissione sia in consiglio Comunale.

Quindi sicuramente il mio voto è favorevole all'ordine del giorno della consigliera Pecce che chiede proprio il coinvolgimento del Consiglio comunale e della commissione terza, che finora sono rimasti assolutamente all'oscuro di questo importantissimo progetto per la nostra città.

CONSIGLIERE CECI, per dichiarazione di voto:

Quello di Porta Sud e del polo intermodale sono veramente temi enormi che segneranno la nostra città nei prossimi anni.

Mi sono personalmente occupato del polo intermodale portando a casa discreti risultati, perché ricordiamo che abbiamo gettato la prima pietra con il rifacimento delle stazioni su gomma, ferro e tram.

Penso che, come ha detto la consigliera che è intervenuta prima, siamo tutti emozionati, ma siamo anche abbastanza concreti, e quindi o quest'operazione parte con delle basi solide, e aggiungo il termine condivise, o altrimenti anche la forza di questa Amministrazione non sarà quella necessaria per andare a combattere sui vari fronti, perché nessuno sarà tenero naturalmente nel portare a casa dei risultati che spesso non coincidono con le aspettative dei vari attori.

Questo ordine del giorno è farcito di buoni propositi, tutti assolutamente condivisibili, e come si fa a non condividere il concetto di rigenerazione, di rivisitazione, siamo tutti assolutamente sul pezzo e allineati. Non può essere, come è stato detto da alcuni, un pacchetto chiuso, un pacchetto nel quale, scusate, due *slide* possono far capire, anche a titolo informativo, che cosa andiamo a fare, quindi un *masterplan* per tutti quanti c'erano o non c'erano nella passata amministrazione, in questa Amministrazione, sarebbe utile e, come ha detto la consigliera Pecce, il luogo deputato non può essere che dei passaggi stringenti, ma questo a titolo informativo e mi sembra il minimo sia per la maggioranza e anche per la minoranza con dei passaggi stretti, vista comunque la fretta che però non deve arrivare a forzature di meglio dare un contributo e meglio conoscere, informativo a tutti quanti, è stata indicata anche la strada e la via mi sembra assolutamente percorribile.

C'è l'ultimo passaggio che secondo me è il più importante, quello che le Ferrovie dello Stato e gli altri soggetti fanno i loro interessi, e voglio far notare, perché a quei tavoli mi ci sono seduto anch'io, non spesso i loro interessi coincidono con i nostri, quindi questo è un tema, scusate, non è "vogliamoci bene", è un tema dove gli interessi degli uni spesso non coincidono con gli interessi degli altri, e quindi io chiedo e mi chiedo, chiedo al sindaco e alla maggioranza, penso che sia interesse di tutti andare con un accordo di programma che porta a casa un voto unanime del Consiglio comunale. Quindi l'intervento dell'assessore che dice "escludiamo, mi piace l'ordine del giorno della Corbani, ma quello della Pecce non va bene", per me è già partire col piede sbagliato, nel senso che ci si siede a un tavolo, magari si sospende cinque minuti, si cerca di mettere d'accordo con dei passaggi doverosi in commissione, con delle cadenze che devono essere determinate per informare maggioranza e minoranza, per dare tutti un contributo, si deve uscire da quest'aula con il voto unanime e favorevole da parte del Consiglio, che dà forza al sindaco di sedersi ai tavoli e mettere insieme delle scelte, e battere qualche volta i pugni sul tavolo. Perché vi posso garantire che i colossi che sono indicati in questo accordo di programma non saranno teneri nel portare a casa risultati per la propria parte, e vi posso anche garantire che non è che vogliamoci bene, che spesso e volentieri quelle richieste non coincidono esattamente con le richieste e con gli auspici da parte del Comune di Bergamo.

Quindi la proposta è di uscire da questo Consiglio con un voto unanime sia su questo ordine del giorno e anche non dico possibilmente, ma necessariamente, con i due ordini del giorno di supporto Corbani e Pecce che devono portare allo stesso risultato e convincere tutti che questa è la strada giusta per fare un

bell'accordo di programma e quindi dare in mano al sindaco la possibilità. Perché? Perché questo accordo di programma, concludo, attraverserà non una ma più amministrazioni, e spesso e volentieri ho sentito anche di iniziative, piastre di qua, piastra di là, cioè vorremmo tutti uscire con un voto favorevole, con passaggi tecnici ben puntuali.

CONSIGLIERE CARRARA, per dichiarazione di voto:

Intervengo anch'io come membro della terza commissione consiliare per andare un po' in scia a quello che hanno richiesto i miei colleghi precedentemente.

Puntiamo su questo ordine del giorno importante ad avere una condivisione il più massima possibile con scadenze fissate e sicure. Abbiamo già visto altre volte come per altri grandi progetti legati a comparti importanti della città si arrivasse in Consiglio comunale con quello che a volte potremmo definire un pacchetto pronto, dove i termini di discussione e i termini per le osservazioni erano stringenti, limitando fortemente quello che poteva essere l'azione di tutti i consiglieri comunali.

Quindi l'auspicio è quello che ci sia data maggior condivisione e che ci sia data l'opportunità di poter intervenire spesso nel progetto.

CONSIGLIERE FACOETTI, per dichiarazione di voto:

Torno al nocciolo dell'intervento che ha fatto il sindaco che giustamente ha richiamato al fatto che noi stasera andiamo a discutere più che di tutto il progetto Porta Sud, nello specifico il rifacimento del polo intermodale della stazione, che dovrebbe diventare sostanzialmente un sistema integrato di collegamento. Infatti, nell'ultimo documento, quello che è il protocollo d'intesa che precede l'accordo di programma che è stato aggiornato l'anno scorso, si parla dell'aspetto trasportistico: il fatto che si vuole mettere insieme il sistema ferroviario tramite la stazione, il sistema tranviario mediante il termine della rete della TEB, il sistema TPL, il sistema aereo mediante il collegamento dell'aeroporto con la Orio-Bergamo. Quindi il tema che volevo sottolineare è che è ovvio che si parla solo di queste infrastrutture, però essendo un'infrastruttura trasportistica, è ovvio che alcune scelte che verranno fatte, che saranno determinate, che al momento a noi consiglieri non sono ben precise di quali sono le scelte che gli operatori faranno, di come posizionare queste infrastrutture, possano anche condizionare poi il percorso. Noi sappiamo del tema delicatissimo dell'attraversamento del comune del quartiere di Boccaleone per quanto riguarda il collegamento Orio-Bergamo che qui è citato, può anche essere che una scelta ingegneristica di come fare la nuova stazione condizioni il percorso. Sappiamo tutti che il comitato ha fatto delle proposte che finora sono rimaste inavese, ma che magari con una scelta poi di come posizionare alcune scelte nella stazione potrebbe essere anche accolte.

C'è il tema della BRT, che qua, per esempio, non è neanche presente, non c'era ovviamente nel 2021, quando c'era questo protocollo d'intesa, il finanziamento vinto è stato successivo. Noi consiglieri comunali di questo progetto non sappiamo assolutamente nulla, quindi venire a dire che qua eravamo tutti informati ormai sulle scelte, dove viene posizionata la stazione della BRT, ma anche, scusate, che percorso farà poi

questa BRT. Che cosa vuol dire nel traffico cittadino il fatto che vengono fatte delle corsie preferenziali? È vero che nel quartiere di San Tomaso verranno tolti tutti i parcheggi che ci sono su via dei Caniana, per esempio? È vero che verranno coperte tutte le rogge di via Moroni per fare lo spazio alla BRT? Penso che siano scelte importanti che non possono essere disgiunte.

SINDACO GORI, per dichiarazione di voto:

Vedo che il consigliere Facchetti riporta nel dibattito dei temi che io non so come dire con più chiarezza, non sono pertinenti all'accordo di programma, non ne parleremo, e quindi non state aprendo attraverso questo atto formale che io spero, come Gianfranco Ceci, possa essere il più condiviso possibile, nessuna cambiale in bianco su queste altre cose. Alcune di queste infrastrutture sono sostanzialmente già note nel loro sviluppo progettuale e l'aspetto di intersezione con il nuovo polo intermodale non li va a modificare, nel senso sappiamo che è approvato un collegamento ferroviario tra Bergamo e Orio al Serio.

Il tema di Boccaleone non entra in questo progetto, così il tracciato del BRT. Ovviamente il BRT avrà un punto di capolinea nell'area che invece stiamo sottoponendo ad accordo di programma. In effetti l'assessore Valesini vi ha fatto vedere dove si ritiene che dovrebbe attestarsi il capolinea del BRT, a nord di piazzale Marconi, poi magari lo riprenderà Francesco, ma è forse l'unico aspetto nuovo perché non c'era ai tempi del *masterplan*. Per il resto è come dice Gianfranco, cioè i soggetti con cui siamo al tavolo non sono pesi leggeri, sono pesi massimi, ed è proprio per questo che noi abbiamo ritenuto che l'accordo di programma potesse essere lo strumento per tenerli tutti intorno al tavolo, perché, guardate bene, RFI ha in tasca 100 milioni di euro, 50 sono dal suo bilancio, sempre soldi dello Stato, per il nuovo piano regolatore della stazione, gli altri 50 sono quelli che su istanza degli enti territoriali bergamaschi lo Stato ha deciso di affidare a RFI per la nuova stazione europea. Questi soldi hanno un timbro che è PNRR, che significa una data molto precisa per la conclusione delle opere che RFI ci ha detto cento volte non bucherà, perché il rischio è perderli quei soldi, quindi entro il 2026 queste cose che vi abbiamo raccontato questa sera, e che torneremo a raccontarci quando periodicamente ci daremo reciproca informazione, devono essere fatte dal punto di vista di RFI. O noi siamo attaccati a quel treno, uso l'immagine ferroviaria, oppure loro lo fanno e tutto il resto che riguarda invece i parcheggi, i servizi commerciali, la connessione con le autolinee, tutto quello che non è treno in senso stretto, rischia di restare un passo indietro. Io credo che sia interesse nostro, della città tenere il passo di RFI e, attraverso lo strumento dell'accordo di programma, vincolarlo ad una relazione equilibrata, e davvero, quindi, io ritengo che sia importante e auspico che questa sera l'ordine del giorno sia votato da tutti quanti.

Anche per questo, grazie alla piccola modifica che la consigliera Pecce ha anticipato rispetto al suo testo all'ordine del giorno, io sono favorevole a questo punto ad approvarlo, esattamente come quello presentato da Monica Corbani.

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'ordine del giorno presentato dal sindaco comprensivo delle modifiche dallo stesso proposte.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 3 consiglieri astenuti (Tremaglia, Minuti, Bianchi), n. 29 voti favorevoli (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Ceci, Bruni, Paganoni, Pecce, Ribolla, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Carrara, Facoetti, Rovetta, Stucchi, Nosari, Coter, Suardi, Corbani).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato ordine del giorno è stato approvato all'unanimità dei votanti.

PRESIDENTE:

Ora vi leggo l'ordine del giorno della consigliera Pecce collegato. Il dispositivo finale è così riscritto: "invita il Sindaco a prevedere una serie di confronti cadenzati e periodici per monitorare le fasi dell'accordo relazionando e dando possibilità di interventi in terza commissione o in consiglio fino all'approvazione e ratifica dell'accordo".

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'ordine del giorno collegato presentato dai consiglieri Pecce, Facoetti, Ribolla, Rovetta, Carrara, Stucchi e contrassegnato con il n. ODG COLL. 1 (n. E0070395 P.G.), comprensivo delle modifiche presentate dalla consigliera Pecce.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 32 voti favorevoli (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Ceci, Bruni, Paganoni, Tremaglia, Pecce, Ribolla, Minuti, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Bianchi, Carrara, Facoetti, Rovetta, Stucchi, Nosari, Coter, Suardi, Corbani).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato ordine del giorno è stato approvato all'unanimità.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'ordine del giorno collegato presentato dai consiglieri Corbani, Ruzzini, Paganoni, Coter e contrassegnato con il n. ODG COLL. 2 (n. E0070455 P.G.).

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 32 voti favorevoli (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Ceci, Bruni, Paganoni, Tremaglia, Pecce, Ribolla, Minuti, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Bianchi, Carrara, Facoetti, Rovetta, Stucchi, Nosari, Coter, Suardi, Corbani).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato ordine del giorno è stato approvato all'unanimità.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'ordine del giorno collegato presentato dal consigliere Bianchi e contrassegnato con il n. ODG COLL. 3 (n. E0070462 P.G.).

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 11 voti favorevoli (Ceci, Tremaglia, Pecce, Ribolla, Minuti, Bianchi, Carrara, Facchetti, Rovetta, Stucchi, Nosari), n. 21 voti contrari (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Coter, Suardi, Corbani).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato ordine del giorno è stato respinto a maggioranza di voti.